



Commission permanente du conseil municipal  
sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain  
et le transport collectif

Rapport de consultation et recommandations  
sur le projet de Charte du piéton de Montréal

Déposé au conseil municipal  
le 25 septembre 200

**Commission permanente du conseil  
sur la mise en valeur du territoire,  
l'aménagement urbain et le transport collectif**

Service des affaires corporatives  
Direction du greffe  
275, rue Notre-Dame Est - bureau R.126  
Montréal (Québec) H2Y 1C6  
Téléphone: 872-3770

*PRÉSIDENTE*

*Mme Manon Barbe  
Mairesse de l'arrondissement  
de LaSalle*

*VICE-PRÉSIDENTE*

*Mme Noushig Eloyan  
Arrondissement d'Ahuntsic-  
Cartierville*

*MEMBRES*

***M. Richard Bergeron,**  
Arrondissement du Plateau-  
Mont-Royal*

***M. Christian G. Dubois,**  
Arrondissement de Pierrefonds-  
Roxboro*

***Mme Carole Du Sault,**  
Arrondissement de Rosemont –  
La Petite-Patrie*

***M. Pierre Mainville,**  
Arrondissement de Ville-Marie*

***Mme Ginette Marotte,**  
Arrondissement de Verdun*

***M. Alain Tassé,**  
Arrondissement de Verdun*

Montréal, le 25 septembre 2006

Monsieur Marcel Parent  
Président du conseil  
Hôtel de ville de Montréal

Monsieur le président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil (02-040), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission permanente du conseil sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, le rapport de la consultation publique sur le projet de Charte du piéton de Montréal qui s'est déroulée entre le 13 juin et le 13 septembre 2006 et les recommandations de la commission adoptées en assemblée publique le septembre 2006.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La présidente

La secrétaire-recherchiste

Manon Barbe

Danielle Dionne

## TABLE DES MATIÈRES

---

Introduction .....	p. 4
Le processus d'étude publique .....	p. 4
La Charte du piéton de Montréal .....	p. 5
Les recommandations .....	p. 14
Annexe	
Citoyens et représentants d'organismes ayant fait une intervention et ayant déposé un mémoire ou un avis écrit lors de la consultation .....	p. 17

## **INTRODUCTION**

---

La Commission permanente du conseil sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif a tenu une consultation publique sur le projet de Charte du piéton de Montréal. Une assemblée d'information a eu lieu le 13 juin 2006, suivie de deux assemblées de consultation, les 22 et 24 août suivant. Enfin, le 13 septembre dernier, la commission adoptait publiquement ses recommandations. Cette consultation aura permis de faire connaître le projet, d'entendre les préoccupations des citoyens et organismes intéressés et de dégager des priorités d'intervention.

La consultation a suscité beaucoup d'intérêt. Quelque 125 personnes ont participé aux quatre assemblées publiques et la commission a reçu 20 mémoires. Les membres ont apprécié la qualité des interventions.

Le projet de Charte du piéton a été rendu public, en juin dernier, au cours d'une conférence de presse en présence de M. André Lavallée, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité exécutif et porteur du dossier. Le document de consultation, réalisé par le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement, a été diffusé auprès des personnes et des organismes intéressés par le sujet. Il était aussi accessible dans le réseau de la Ville ainsi que sur son site Internet. La consultation publique s'est engagée dans les semaines qui ont suivi le lancement.

## **LE PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE**

---

Des avis précisant le calendrier des assemblées et les modalités de participation ont été diffusés dans deux grands quotidiens montréalais, un francophone et un anglophone, 14 jours avant l'assemblée. Celle-ci a également été annoncée au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et le site Internet de la Ville. De plus, une invitation a été adressée à près de 1000 personnes susceptibles d'être intéressées par le sujet.

Chacune des assemblées publiques comportait une période de questions et de commentaires réservée aux citoyens. Au total, la commission a entendu plus d'une vingtaine d'intervenants et a reçu autant de mémoires. Cette consultation a nécessité trois séances de travail de la commission pour préparer les assemblées publiques, analyser les interventions et formuler ses recommandations.

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil (02-040), le présent document peut être consulté à la Division du soutien aux comités et commissions du conseil de la Direction du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville. Pour informations: 872-3770. Il est également accessible sur le site Internet de la Ville à l'adresse : [ville.montreal.qc.ca/commissions](http://ville.montreal.qc.ca/commissions)

## LE PROJET DE CHARTE DU PIÉTON DE MONTRÉAL

---

La Charte du piéton vise à faire de Montréal une ville où le marcheur puisse se déplacer en toute sécurité dans un climat de convivialité. La Charte affirme la volonté de la Ville de Montréal d'assurer la primauté du piéton dans l'espace urbain et de repenser ses façons de faire pour y arriver.

Elle propose des moyens de créer une ville où l'aménagement urbain réponde aux besoins des personnes avant ceux des véhicules. En proposant un nouveau partage de la rue plus favorable à la marche, la Charte améliore la qualité de vie des Montréalais. Tout en offrant un espace plus sécuritaire et plus convivial, elle encourage à combattre la sédentarité, un problème grandissant de santé publique.

Le projet de Charte formule des orientations et définit des actions à entreprendre dans divers champs de compétence municipale, entre autres, l'aménagement urbain, les travaux publics, la circulation et la sécurité.

### La vision

La Charte du piéton constitue un des outils du Plan de transport. Elle partage la même vision : « *assurer la mobilité des Montréalais, tout en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Montréal souhaite ainsi réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.* »

En plaçant le piéton au coeur des priorités et en voulant favoriser la marche, Montréal entend ainsi réduire les impacts liés à l'usage des véhicules motorisés, notamment la pollution atmosphérique, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre, le coût des infrastructures et l'espace occupé par les véhicules dans les milieux de vie.

Pour donner un élan à cette nouvelle philosophie qui fait de plus en plus consensus et pour redonner à la marche la place qu'elle a perdue au fil des ans, Montréal doit offrir aux piétons un environnement sécuritaire et convivial.

La Charte du piéton veut donc :

- *orienter les actions de la Ville en faveur de l'amélioration des conditions de déplacement des piétons;*
- *considérer l'apport économique des piétons en aménageant différemment l'emprise publique;*
- *veiller à ce que la rue redevienne un lieu de rencontres et d'échanges.*

### Les objectifs

Pour assurer un meilleur partage de l'emprise publique qui favorise la marche, il faudra bien sûr redéfinir la place accordée aux véhicules motorisés et faire la promotion d'un usage plus rationnel de l'automobile. Cela implique un véritable changement de culture justifié par les bénéfices qui s'ensuivront sur la qualité de vie des citoyens, la qualité de l'environnement et le bilan de santé publique des Montréalais.

Les objectifs de la Charte du piéton reprennent ceux du Plan de transport :

- *offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort et de sécurité ;*
- *soutenir l'économie montréalaise ;*
- *intégrer harmonieusement les réseaux de transport à l'espace urbain et contribuer à sa structuration ;*
- *améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité*
- *améliorer la qualité de l'environnement ;*
- *gérer de façon responsable, efficace et équitable.*

## **Les champs d'application**

Pour atteindre ces objectifs, les interventions de la Ville et de ses partenaires devront couvrir plusieurs champs d'application. Le projet de Charte du piéton identifie les champs d'application suivants :

- *planification et aménagement des milieux de vie ;*
- *entretien, déneigement et déglçage ;*
- *sécurité active et passive ;*
- *sensibilisation et information des usagers.*

## **La programmation, la mise en œuvre et le suivi**

La mise en œuvre de la Charte du piéton repose sur un engagement de la Ville qui fait appel à tous ses partenaires. Certaines actions sont prioritaires et feront l'objet d'interventions immédiates.

Les actions identifiées dans le projet de Charte comme étant à entreprendre immédiatement sont les suivantes :

- *adoption de la Charte du piéton par le conseil municipal, le conseil d'agglomération et les arrondissements;*
- *élaboration d'un Plan d'action et de mise en oeuvre de la Charte par tous les arrondissements et les villes reconstituées;*
- *diminution de la vitesse maximale à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales et collectrices;*
- *déploiement de mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro, des gares de trains de banlieue et des points d'embarquement majeurs au réseau de transport en commun ;*
- *identification d'axes privilégiés pour le piéton au centre-ville, pouvant conduire à la piétonisation de certains tronçons de rues;*
- *élaboration d'un Guide des mesures de modération de la circulation, d'un Guide d'aménagement routier ainsi que d'un Guide d'aménagement pour le transport en commun, favorables aux piétons et de normes applicables par la Ville;*
- *mise en oeuvre du Plan d'action en matière d'accessibilité universelle;*
- *organisation de campagnes de sensibilisation au partage de la rue et au respect du Code de sécurité routière par le piéton et l'automobiliste, en étroite collaboration avec les partenaires de la Ville;*
- *mise sur pied d'un Bureau de la sécurité routière;*
- *identification et promotion des meilleures pratiques par divers moyens, incluant le site Internet de la Ville.*

Le projet de Charte prévoit la mise en place d'un Comité de suivi ayant comme responsabilités de veiller au respect des principes de la Charte ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité des piétons et de l'accès aux transports collectifs et aux différents milieux de vie. Le comité de suivi sera composé du responsable du dossier au comité exécutif, d'élus, de fonctionnaires, de représentants des milieux associatifs et de citoyens. La mise en œuvre de la Charte fera l'objet d'un bilan réalisé aux deux ans dans le but de bonifier les actions à entreprendre.

## LES INTERVENTIONS DES CITOYENS ET DES ORGANISMES

---

Si le projet de Charte du piéton a été salué à l'unanimité par tous les participants à la consultation, cela ne les a pas empêchés d'exprimer certaines préoccupations. Celles-ci touchent en particulier la santé publique, l'accessibilité universelle et l'aménagement urbain.

### Santé publique

Certaines interventions ont tout particulièrement retenu l'attention des membres de la commission et des personnes présentes. C'est le cas de la présentation du Dr Louis Drouin de la Direction de la santé publique de Montréal (DSP) qui a brossé un tableau très documenté de l'impact de l'automobile sur la santé publique.

Chiffres à l'appui, il a tout d'abord démontré que les Montréalais paient beaucoup plus que leur juste part des impacts négatifs de l'automobile. En effet :

- le tiers des ménages montréalais (600 000 personnes) ne possèdent pas de voiture ;
- cette proportion va jusqu'à 60 % des ménages dans les quartiers centraux ;
- et pourtant, des 1800 piétons frappés par un véhicule chaque année sur l'île de Montréal, soit 5 par jour, ce sont les plus touchés.

En plus des problèmes de santé reliés à la pollution de l'air et à l'inactivité, causés par l'usage croissant de l'automobile, les statistiques démontrent clairement que le volume de la circulation et la vitesse sont en lien direct avec la fréquence et la gravité des accidents. La Direction de la santé publique propose donc de :

- diminuer le volume des déplacements en automobile (circulation de transit dans les rues locales);
- réduire la vitesse (artères, rues collectrices et locales)<sup>1</sup>;
- et limiter le débit de circulation de transit dans les secteurs résidentiels.

Le Dr Drouin souligne d'entrée de jeu que pour assurer la primauté du piéton, il faut consentir à ce que certains réaménagements urbains puissent réduire la fluidité de la circulation.

Par ailleurs, il souligne que la circulation n'est pas la seule en cause. Des aménagements piétonniers inadéquats ajoutent au risque relié à l'automobile. Il fait référence notamment :

- au manque de passages pour piétons,
- à la largeur excessive des traversées,
- à l'absence de feux-piétons,
- et aux trottoirs mal déneigés et mal déglacés en hiver.

En conséquence, la Direction de la santé publique de Montréal demande que la Ville se dote d'une Charte axée sur les composantes essentielles du problème et structurée en fonction d'un ordre de priorités dans les actions à mettre en place. En effet, toutes les composantes du problème n'ont pas la même importance et toutes les interventions n'ont pas la même efficacité, affirme le Dr Drouin.

---

<sup>1</sup> Plusieurs intervenants ont réclamé une limitation de la vitesse à 30 km/heure et un contrôle accru, notamment au moyen de caméras.



En fonction des facteurs de risque qui ont été clairement identifiés – circulation automobile et aménagements piétonniers – il propose trois types d'intervention par ordre de priorité :

- Tout d'abord, procéder aux réaménagements physiques en profitant de la réfection du réseau routier, à chaque fois qu'un chantier se planifie pour réduire le risque automobile et améliorer la condition piétonne.
- Ensuite, revoir la réglementation et resserrer la surveillance.
- Enfin, réaliser des campagnes d'éducation et de sensibilisation (promotion du transport actif).

Il recommande également de cibler des zones prioritaires d'intervention, comme les zones scolaires.

Les conditions de réussite, selon la DSP :

- Clarifier le message et ses implications :
  - en ciblant le risque causé par la circulation automobile assorti d'un objectif opérationnel : réduction du volume des déplacements automobiles, de la vitesse et de la circulation de transit;
  - et en créant des aménagements piétonniers auxquels devra s'ajuster la circulation automobile et non l'inverse.
- Mettre en place un Comité de suivi avec une large représentation
- Mettre sur pied un Bureau de sécurité routière avec un mandat d'information, de recherche et de recommandation

À noter que plusieurs interventions s'appuyaient sur les études de la DSP, invoquant des raisons de santé publique pour la mise en oeuvre de la Charte du piéton. C'est le cas, entre autres, de l'Association Habitat Montréal qui demande que l'on accorde une attention particulière aux quartiers centraux puisqu'ils représentent les milieux de vie où l'on marche le plus et où la circulation automobile fait le plus de victimes.

## **Accessibilité universelle**

Des groupes de défense et de promotion des droits des personnes handicapées sont venus faire entendre un plaidoyer très percutant en faveur de l'accessibilité universelle. Les porte-parole de la Table de concertation sur le transport des personnes handicapées, réunissant une vingtaine d'organismes, ont fait valoir le principe de l'accessibilité universelle qui implique l'élimination des obstacles de toutes sortes dans l'aménagement urbain et l'architecture. Ces groupes demandent d'intégrer, dès la conception d'un projet, de façon transversale et non sectorielle, un processus de concertation pour assurer la rationalisation des actions et l'harmonisation des règles d'aménagement.

Les mesures concrètes qui sont proposées pour assurer l'accessibilité sont :

- des aménagements sans obstacles et sécuritaires ;
- une signalisation claire et précise, qui peut être comprise par tous les usagers de l'espace urbain.

Parmi les éléments d'intervention, on cible notamment :

- les trottoirs (et tout ce qui peut entraver la marche : mobilier urbain, arbres, dispositifs d'affichage, bancs, éclairage, signalisation, terrasse, etc.) ;
- les parcs et les espaces publics ;

- les intersections routières (trajectoire du parcours, bateau-pavé, temps de traversée, terre-plein, feux piétons, signal sonore, etc.) ;
- les surfaces de déplacement (revêtement distinct trottoir-rue, couvercles de puisards, trous de plantation, etc.) ;
- et les zones de débarcadère facilitant le transfert du véhicule au trottoir pour les personnes à mobilité réduite.

Les revendications sont sensiblement les mêmes pour les personnes ayant une déficience visuelle. Mme Line Lemay de l'Institut Nazareth et Louis-Braille est venue exposer les conditions permettant d'assurer à ces personnes une autonomie de déplacement. La qualité de l'environnement (absence d'obstacles et de barrières architecturales, présence d'indices auditifs), l'uniformité de l'aménagement (emplacement prévisible des repères) et une géométrie favorisant des couloirs rectilignes (textures, contrastes) sont primordiales.

Certains éléments d'aménagement urbain permettent d'optimiser l'autonomie de ces personnes dans les zones de déplacement. La condition, c'est qu'elles soient libres d'obstacles, ce qui est possible :

- en regroupant le mobilier urbain (bornes-fontaines, bancs, abribus, poteaux de circulation, poubelles, stationnement pour vélos, parcomètres) et les éléments paysagers dans une zone réservée en bordure de rue;
- en délimitant les différentes zones du trottoir par des textures contrastantes;
- en évitant les objets en saillie (signalisation, plantations, balcons en projection, boîtes de contrôle des feux de circulation, haubans) dans la zone de déplacement.

Les espaces ouverts doivent prévoir :

- un couloir rectiligne, distinct, facilement identifiable ;
- l'aménagement de signaux sonores aux intersections limitrophes ;
- une démarcation entre le trottoir et la piste cyclable ;
- etc.

Les intersections doivent comporter :

- des corridors piétons en prolongement de la zone de déplacement du trottoir (l'aménagement actuel de saillies de trottoir aux intersections améliore la visibilité, mais accentue le décentrement du corridor piéton par rapport à la ligne de direction établie par la personne non-voyante) ;
- des signaux sonores conformes à la norme du MTQ (on recommande d'en accélérer l'installation) ;
- des surfaces *avertissantes* à l'angle d'une rue (on recommande, à titre exploratoire, l'aménagement d'un site dans la ville de Montréal afin d'en évaluer la pertinence pour les installations futures) ;
- des refuges sur îlots accessibles par des corridors piétons rectilignes en prolongement de la zone de déplacement du trottoir ;
- des bretelles d'accès avec contrôles obligatoires de la circulation (arrêt ou feux).

À éviter :

- les carrefours giratoires ;
- les traverses piétonnières non contrôlées.

Les organismes qui sont venus défendre le principe d'accessibilité universelle ont offert leur entière collaboration à la Ville pour la mise en place de mesures visant à faire respecter ce principe.

## **Aménagement urbain**

Enfin, d'autres interventions, comme celle de M. Clément Demers du Quartier International ou du Groupe Cardinal Hardy, ont fait valoir la qualité de l'aménagement urbain comme incitatif à la marche. Ceux-ci font valoir la qualité de l'expérience piétonne comme le reflet de la qualité de vie d'une ville.

Citant en exemple, le Quartier International qui a redonné aux piétons l'espace qui leur revient sans pour autant avoir créé de problème de circulation, M. Demers affirme que la qualité des aménagements au centre-ville passe avant tout par l'humain et non pas par l'automobile. *« Toute personne est avant tout un piéton, rappelle-t-il. D'ailleurs, le piéton est le seul utilisateur du domaine public à pouvoir apprécier, à tout moment, la ville avec son activité, ses commerces, ses odeurs et son animation. »*

*« Aujourd'hui, ajoute M. Demers, dans un contexte de développement du transport en commun et de valorisation des déplacements « verts », on doit redéfinir l'espace urbain en fonction de cette nouvelle réalité. Il est donc important d'avoir un parti pris piéton, parce que des choix nouveaux et difficiles devront se faire à même les emprises existantes et au détriment des autres modes de transport. »*

Ce parti pris a grandement influencé l'aménagement du QIM qui a gagné son pari à plus d'un niveau. En plus d'avoir réalisé un aménagement d'une grande qualité, où il fait bon marcher, l'investissement a eu un impact sur l'achalandage du métro. En effet, depuis 1999, l'achalandage des trois stations de métro desservant le QIM a connu une hausse de près de 13 %, alors que la progression dans les autres stations du centre-ville était de moins de 2 %.

Le porte-parole du QIM se dit convaincu que des aménagements à échelle humaine, faisant une place de choix aux réseaux piétonniers de surface, en complémentarité avec le réseau intérieur, favorisent l'utilisation des transports en commun.

Il encourage donc la Ville de Montréal à considérer en priorité la fluidité piétonne dans tout projet d'aménagement urbain. Cela implique notamment la révision des normes portant sur la largeur des chaussées, l'intégration de voies réservées et de bandes cyclables, dans un nouveau partage de l'espace assurant la primauté du piéton.

Plaidant lui aussi en faveur d'une ville où la marche aurait retrouvé son droit de cité, le Groupe Cardinal Hardy fait valoir ses bienfaits. La marche, souligne-t-on dans le mémoire adressé à la commission, contribue à réduire les problèmes environnementaux et les problèmes de santé publique. Le Groupe propose que la ville se dote d'un plan directeur des déplacements piétonniers permettant entre autres de cibler des axes à privilégier dans la constitution d'un grand réseau. Que l'on relie entre autres, en un réseau piétonnier, des espaces publics, des lieux et des bâtiments prestigieux. Que l'on s'assure également que les nouveaux pôles résidentiels prévoient des liens piétonniers favorisant l'accès au transport collectif.

Convaincu que des aménagements qui favorisent un meilleur partage de la rue et qui agrémentent les parcours piétonniers contribuent à encourager la marche, le Groupe Cardinal Hardy propose également aux arrondissements de prévoir des interventions sur le domaine public telles que l'élargissement des trottoirs, la plantation et l'entretien des arbres de rues et du mobilier pour améliorer la qualité des parcours

quotidiens. Que les pratiques et les normes dans l'aménagement du domaine public soient revues lors de travaux de requalification de voirie.

Le Groupe propose enfin que soient complétés certains grands projets d'espaces publics, comme la rue de la Commune, la Place d'Youville, la place Norman Bethume et le square Dorchester.

D'autres intervenants, comme le Forum jeunesse de l'île de Montréal, ont aussi proposé l'aménagement de rues piétonnes sur une base permanente, saisonnière ou occasionnelle : l'avenue du Mont-Royal et la rue Saint-Paul, par exemple.

### **Autres commentaires**

Bien d'autres préoccupations ont été soulevées, notamment en ce qui concerne la signalisation. M. Paul Bourque a attiré l'attention sur la confusion qui règne actuellement dans la signalisation. Il a observé qu'à Montréal, moins du tiers des intersections où il y a des feux de circulation ont des feux pour piétons. Il a par ailleurs dénombré 23 types de signalisation différents pour indiquer à un piéton le droit ou l'interdiction de traverser. Par ailleurs, M. Bouque a déploré le temps insuffisant alloué aux piétons pour traverser.

D'autres interventions, comme celle de Vision Montréal, ont souligné l'importance d'améliorer l'offre de transport collectif pour réduire la dépendance à l'automobile et assurer la mise en œuvre de la Charte du piéton. On a souligné, entre autres, l'importance des voies prioritaires pour les autobus et d'une politique tarifaire incitative.

L'implantation d'un tramway ou d'un système léger sur rail (SLR) a aussi été évoquée par l'Association Habitat Montréal.

Par ailleurs, d'autres propositions ont été formulées quant à des mesures visant à décourager l'utilisation de l'automobile au profit du transport collectif. Que l'on pense, par exemple, à restreindre le stationnement, en limitant le nombre de places et en augmentant les tarifs.

La place du vélo a également fait l'objet de certains commentaires. Selon Vélo Québec, le cycliste et le piéton sont des alliés naturels. Cette interaction et cette cohabitation doit être prise en compte dans la Charte. Si l'on reconnaît que les cyclistes ont du chemin à faire en matière de courtoisie envers les piétons, on peut supposer, dit-on « qu'à partir du moment où les cheminements seront clarifiés, à la fois pour les cyclistes et pour les piétons, la situation s'améliorera. »

Certains intervenants ont, d'autre part, dénoncé le danger que représentent les cyclistes circulant, parfois à grande vitesse, sur les trottoirs.

Projet Montréal a proposé quant à lui sa propre *Charte montréalaise des piétons* fondée sur la conviction qu'une « ville ne peut être aménagée à la fois pour les personnes qui l'habitent et pour l'automobile. » Cette *Charte* décrit une ville conçue pour les piétons et énonce un ensemble de principes sous-jacents dont celui d'une meilleure équité, ce qui implique l'amélioration de l'espace piétonnier, le développement du réseau cyclable et l'investissement dans le transport collectif. Le document propose également un train de mesures en faveur du piéton.

Enfin, un commentaire sur l'appellation de charte a été adressé à la commission. M. William Morris s'interroge sur la portée juridique d'une charte, au sens propre du terme, des droits et obligations découlant de l'adoption d'une charte, une question à éclaircir.

En conclusion, rappelons que tous les intervenants se sont dits favorables à l'idée de voir le piéton reprendre son droit de cité, que ce soit pour des motifs liés à la santé publique, au développement durable ou à la qualité de vie. Les propos de Vélo Québec résument assez bien l'esprit général qui se dégage de la consultation. M. François Pronovost de Vélo Québec s'est dit heureux de voir que Montréal « joint le peloton d'autres grandes villes en Amérique et en Europe, qui ont pris le pari que l'amélioration de la vie en ville passait nécessairement par la réduction de l'encombrement dû à l'automobile individuelle et par l'allocation d'un meilleur espace à ceux et celles qui se déplacent efficacement sans moteur dans la ville. »

La plupart des intervenants sont d'avis que les objectifs avancés dans le projet de Charte, auxquels ils souscrivent d'ailleurs, demandent un changement radical de paradigme. C'est ce que qu'affirme l'Association des résidents de CDN-NDG, convaincu qu'il faut renoncer à vouloir à tout prix assurer la fluidité de la circulation au profit d'une approche faisant appel aux mesures d'apaisement de la circulation pour faire place aux piétons..

Cependant, malgré le consensus autour des principes énoncés dans la Charte du piéton de Montréal, on se questionne encore sur les moyens qui seront mis en œuvre pour en assurer le respect des principes. On réclame des objectifs précis et mesurables afin d'évaluer la mise en œuvre des mesures qui seront retenues.

Prêts à offrir leur collaboration, nombreux sont ceux qui soulignent enfin l'importance de la consultation et de la concertation.

## LES RECOMMANDATIONS

---

*Les recommandations de la commission ont été adoptées à l'unanimité en assemblée publique le 13 septembre 2006.*

### LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL SUR LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LE TRANSPORT COLLECTIF

La commission permanente du conseil sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif remercie ceux et celles qui lui ont fait part de leurs commentaires, suggestions et recommandations pour la qualité de leurs interventions au cours des assemblées publiques de consultation. Elle remercie également les fonctionnaires du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement pour leur présentation du projet de Charte du piéton.

CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal reconnaît la primauté du piéton dans l'espace urbain en se dotant d'une Charte du piéton;

CONSIDÉRANT qu'un changement de culture s'impose pour assurer la primauté du piéton à Montréal;

CONSIDÉRANT que la Charte du piéton entend faire de Montréal une ville plus humaine et plus sécuritaire offrant une meilleure qualité de vie;

CONSIDÉRANT qu'un tel objectif passe par la réduction de la circulation automobile et de la vitesse;

CONSIDÉRANT que les Montréalais payent un prix excessif, en termes de santé et de qualité de vie, en raison de l'omniprésence de l'automobile;

CONSIDÉRANT la nécessité d'offrir un service amélioré de transport collectif afin de réduire l'utilisation de l'automobile;

CONSIDÉRANT la nécessité d'offrir des aménagements adéquats afin de favoriser un meilleur partage de l'espace public par l'ensemble des utilisateurs;

CONSIDÉRANT que les personnes handicapées ont des besoins particuliers en termes d'aménagement et de gestion de l'espace public;

CONSIDÉRANT que certaines des mesures visant à assurer la primauté du piéton font appel à d'autres niveaux de juridiction;

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LE TRANSPORT COLLECTIF RECOMMANDE :

**R-1**

Qu'un avis juridique soit demandé à la Direction du contentieux sur :

- la définition et l'emploi du mot *Charte* et les droits et obligations qui découlent d'une *Charte*;
- la justesse et la pertinence d'intituler le document présenté par le Service des infrastructures, transport et environnement, *Charte du piéton*;

**R-2**

Que l'on développe et applique différentes mesures réduisant la vitesse et le volume de la circulation automobile;

**R-3**

Que l'on impose des règlements plus sévères sur la circulation et le stationnement des camions qui ont un impact négatif sur les piétons;

**R-4**

Que le stationnement au centre-ville devienne de plus en plus contraignant, en réduisant progressivement le nombre de places de stationnement sur rue et en augmentant la tarification, et en faisant respecter le nombre de places autorisé dans les stationnements hors rue;

**R-5**

Que les automobilistes non-résidents se voient imposés un droit de passage (péage ou autre) pour entrer à Montréal;

**R-6**

Que la signalisation pour les piétons soit harmonisée de façon à éviter la confusion;

**R-7**

Que Montréal adopte des normes d'aménagement des rues, des trottoirs et des espaces publics qui encouragent la marche et assurent l'accessibilité universelle;

**R-8**

Que l'on accélère l'implantation des feux pour piétons comportant un signal sonore et un décompte numérique, en allouant le temps nécessaire pour traverser selon la largeur de la chaussée;

**R-9**

Que Montréal réalise, en partenariat avec le gouvernement du Québec, une campagne continue de sensibilisation et d'éducation aux droits et au respect des piétons;

**R-10**

Que le Service des infrastructures, transport et environnement présente à la commission un plan d'implantation des mesures qui seront retenues dans la Charte du piéton six mois après son adoption et que ces mesures ciblent prioritairement les zones scolaires, les abords des stations de métro et des parcs;

**R-11**

Que la ville se dote d'un plan directeur des déplacements piétonniers permettant entre autres de cibler des axes à privilégier dans la constitution d'un grand réseau de déplacements piétonniers;

**R-12**

Que les nouveaux pôles résidentiels prévoient des liens piétonniers vers le réseau de transport collectif;

**R-13**

Que l'on continue à développer le réseau piétonnier intérieur et qu'on le rende universellement accessible;

**R-14**

Que certaines rues soient réservées aux piétons de façon permanente ou occasionnelle.



## ANNEXE

---

### **Citoyens et représentants d'organismes ayant fait des interventions au cours de la consultation**

Association des résidents de CDN-NDG, M. Peter McQueen<sup>1</sup>  
Association Vélo Québec, M. François Pronovost<sup>1</sup>  
Atelier du patrimoine urbain de Montréal, M. Philippe Côté<sup>1</sup>  
Conseil régional de l'environnement de Montréal, Mme Stéphanie Tremblay<sup>1</sup>  
Ligue des droits des piétons (en gestation), M. Michel Benoît<sup>1</sup>  
Direction de la santé publique de Montréal, Dr Louis Drouin<sup>1</sup>  
Ex æquo, M. Luc Forget<sup>2</sup>  
Forum Jeunesse de l'Île de Montréal, M. Vincent Ranger<sup>1</sup>  
Institut Nazareth et Louis-Braille, Mme Line Lemay<sup>1</sup>  
M. Paul Bourque<sup>1</sup>  
Mme Dominique Decroix  
M. Maxime Lalumière  
Mme Fernande Brown  
Projet Montréal, M. Robert Desvignes<sup>1</sup>  
Quartier international de Montréal, M. Clément Demers<sup>1</sup>  
Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain, Mme Mélanie Boucher<sup>2</sup>  
Regroupement des citoyens de Saint-Michel, Mme Lyse Roy  
Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain, M. Mathieu Noël<sup>2</sup>  
Regroupement des usagers des transports adaptés (RUTA), Mme Mathilde Le Bouedec<sup>2</sup>  
Rue pour tous, M. Christian Boulais<sup>1</sup>  
Vision Montréal, M. Pierre-Yves Melançon<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> *Ont également présenté un mémoire*

<sup>2</sup> *Ont présenté un mémoire conjoint*

### **Citoyens et représentants d'organismes ayant adressé un mémoire ou un avis écrit à la commission**

Association Habitat Montréal, Mme Patricia Clermont et M. François Gagnon  
Groupe Cardinal Hardy, M. Michel Dufresne  
M. Michel Barcelo  
M. Dominique Sorel  
M. William Morris  
Mont-Royal avenue verte, M. Onowen Rose

